Halfjaarlijkse rapportage Zuidasdok

Periode: 1 januari t/m 30 juni 2019

Auteur: Projectorganisatie Zuidasdok

Vrijgave: Opdrachtgeversoverleg Zuidasdok
Versie: 2.0

Datum: 4-10-2019
Volgnr.: 14
Status: Definitief
Bestand: ZDOK-1966948581-206

Zuidasdok werkt aan een beter bereikbare amsterdam zuidas

Inhoud

Hoofdstuk 1 Inleiding 4
1.1 Doel rapportage 4
1.2 Leeswijzer 4
1.3 Projectdoelstellingen 4

Hoofdstuk 2 Samenvatting 6

Hoofdstuk 3 Projectvoortgang 10
3.1 Bestuurlijk juridische zaken 10
3.1.1 Tracébesluit en Bestemmingsplan 10
3.1.2 Bestuurlijk overleg 10
3.2 Werk in voorbereiding 11
3.2.1 Realisatiecontract ZuidPlus 11
3.2.2 Nevenopdrachtnemers Metro en Tram 12
3.2.3 Verwervingen 12
3.2.4 Vergunningen & conditionerende werkzaamheden 12
3.3 Werk in uitvoering 14

Hoofdstuk 4 Projectbeheersing 15
4.1 Scope 15
4.1.1 Scopewijzigingen 15
4.1.2 Ontwikkelingen scope 15
4.2 Planning 15
4.2.1 Ontwikkelingen planning 15
4.2.2 Mijlpaaldata 16
4.3 Financiën 17
4.3.1 Budget en bijdragen partijen 17
4.3.2 Geactualiseerde prognose eindstand 19
4.3.3 Realisatie en prognose uitgaven 20
4.3.4 Realisatie en prognose bijdragen en ontvangsten 20
4.3.5 Aangegane verplichtingen 21
4.4 Risico’s 22
4.5 Veiligheid 24
4.6 Organisatie 24
4.7 Kwaliteit 25

Hoofdstuk 5 Omgeving & Communicatie 26
5.1 Stakeholdermanagement 26
5.2 Raakvlakprojecten 27
5.3 Flankerende maatregelen 28
5.4 Gezamenlijke communicatie Zuidas en Zuidasdok 29

5.5 Publiekscommunicatie 30
5.6 Media-analyse 30

Bijlagen 31
1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok 31
2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten 33

Financiering 34

Hoofdstuk 1

Inleiding

1.1 Doel rapportage

Voorliggende rapportage betreft de reguliere halfjaarlijkse rapportage voor het project Zuidasdok (inclusief Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel). Deze rapportage is openbaar en heeft tot doel aan de opdrachtgevers verantwoording af te leggen over de voortgang van het project Zuidasdok.

Door middel van deze rapportage kunnen Raden, Staten en de bestuursraad van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat worden geïnformeerd over de voortgang van het project. Vanwege het openbare karakter is deze rapportage tevens een informatiebron voor belanghebbenden en belangstellenden.

Deze voortgangsrapportage heeft betrekking op de periode januari tot en met juni 2019. In aanvulling hierop zijn de besluiten van het bestuurlijk overleg d.d. 9 juli 2019 verwerkt zoals verwoord in de brief van de minister aan de Tweede Kamer d.d. 23 juli 2019.

1.2 Leeswijzer

In paragraaf 1.3 zijn de projectdoelstellingen van het project beschreven die in principe vigerend zijn voor de gehele projectperiode. In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste gebeurtenissen uit de betreffende verslagperiode samengevat.
In hoofdstuk 3 wordt verantwoording afgelegd over de voortgang van het project in de betreffende verslagperiode. Hoofdstuk 4 geeft verantwoording over de projectbeheersing van het project. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 verantwoording afgelegd over het omgevingsmanagement en de communicatie van het project.

1.3 Projectdoelstellingen

Op 9 juli 2012 hebben het Rijk, de Gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland een voorkeursbeslissing genomen voor het project Zuidasdok. Deze is vastgelegd in de Bestuursovereenkomst Zuidasdok van 9 juli 2012 en de Structuurvisie Zuidasdok. Voor de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel is in de Bestuursovereenkomst overeengekomen dat deze in een gecombineerde aanpak met het project Zuidasdok worden voorbereid en gerealiseerd, waarbij de aanpak van de knooppunten voor rekening en risico van het Rijk komt.

De doelstellingen van het project Zuidasdok (inclusief de Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel) zijn vastgelegd in de Structuurvisie Zuidasdok en zijn de volgende:

1. een internationale toplocatie als onderdeel van de regio en de stad Amsterdam;
2. een optimaal functionerend hoogwaardig verkeer- en vervoersnetwerk;
3. een hoogwaardig openbaar vervoersknooppunt met internationale allure en
4. een duurzame inpassing van de infrastructuur teneinde barrièrewerking te verminderen en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

Aandachtspunt bij deze doelstellingen is een complete stad in elke fase van ontwikkeling.

Het project Zuidasdok behelst:

1. Het uitbreiden van de capaciteit en ontvlechting van de A10-zuid van knooppunt De Nieuwe Meer tot en met knooppunt Amstel, inclusief ondergrondse ligging ter hoogte van Zuidas, waarmee het doorgaande en het bestemmingsverkeer van elkaar wordt gescheiden in een hoofd- en een parallelrijbaan;
2. Een duurzame inpassing van de weginfrastructuur door het ondergronds situeren van de A10 ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas, zodat ruimte ontstaat voor de openbaarvervoersterminal en het versterken van het centrummilieu van Zuidas;
3. De ontwikkeling van een hoogwaardige openbaarvervoersterminal (OVT) voor trein en metro, accommodatie groei treinverkeer en ruimtereservering voor een vijfde en zesde spoor;
4. Een optimale inpassing van het regionale en stedelijke openbaar vervoer (metro, tram en bus) in de openbaarvervoersterminal, inclusief dubbelsporige aanlanding van de Noord/Zuidlijn;
5. De inrichting van de openbare ruimte met stadsstraten en pleinen, realisatie van fietsonderdoorgang ter hoogte van de RAI en inpassing van de A10 ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving.

Hoofdstuk 2

Samenvatting

Projectvoortgang afgelopen halfjaar
Het project is de afgelopen verslagperiode in een zorgelijke situatie aanbeland. De voortgang van het realisatiecontract is in de afgelopen verslagperiode achtergebleven op de planning. Het door ZuidPlus ter acceptatie ingediende integraal voorontwerp – als onderdeel van het herijkingsbesluit - kon niet conform planning in juni geaccepteerd worden omdat het niet aan de eisen voldeed en niet vastgesteld kon worden of er sprake was van een integraal maakbaar plan. ZuidPlus heeft extra tijd nodig om de gebreken in het integrale voorontwerp te herstellen. Daarnaast is de geplande productie voor de werkzaamheden in de buitendienststellingen in de periode april t/m juni voor station Zuid niet gehaald waardoor het inschuiven van de spoordekken voor de Brittenpassage en de Vivaldipassage voor de zomer niet gehaald is. Het inschuiven van de spoordekken zal daarom later plaats moeten vinden Hiervoor zullen extra buitendienststellingen nodig zijn, waarvan een deel in 2020. De eerder beoogde werkzaamheden voor de buitendienststellingen 2020 lijken door vertraging in het ontwerp en de bouwfasering niet meer haalbaar waardoor deze naar alle waarschijnlijkheid een jaar doorschuiven.

ZuidPlus meldt dat de initiële contractwaarde en planning met minimaal 50% wordt overschreden. De door ZuidPlus gemelde overschrijdingen leiden tot een toenemende juridische opstelling van de aannemerscombinatie en dit zet de samenwerking onder druk. Dit heeft geleid tot het voeren van escalatiegesprekken en een verhoogde frequentie en betrokkenheid van het opdrachtgeversoverleg en het bestuurlijk overleg. Op 12 juni heeft ZuidPlus laten weten een deel van haar projectorganisatie te ontmantelen omdat een aantal door ZuidPlus gewenste besluiten (onder andere volledige vergoeding van de vertragingskosten voor de herijkingsfase) niet gehonoreerd konden worden door de opdrachtgevers.

Naar aanleiding van de ontstane situatie is in de afgelopen verslagperiode een aantal scenario’s uitgewerkt die door het opdrachtgeversoverleg ter besluit zijn voorgelegd aan het bestuurlijk overleg. Op 9 juli is in het bestuurlijk overleg bevestigd dat de capaciteitsverbetering van station Zuid prioriteit heeft waarvan de uitvoering reeds is gestart (BDS2019). In navolging van de buitendienststellingen afgelopen juni vinden het komende halfjaar diverse werkzaamheden plaats op en rond het station Zuid.

Voor de overige delen van het project heeft het bestuurlijk overleg geconcludeerd dat er meer informatie nodig is. Hiervoor moeten enerzijds de gesprekken met

ZuidPlus worden voortgezet. Deze gesprekken zullen plaatsvinden onder leiding van prof.dr.ir. Hertogh. Anderzijds is het nodig een verkenning uit te voeren naar nut en noodzaak van de opgaven, zowel vanuit het perspectief van ruimtelijke ordening als vanuit vervoer en transport, en naar mogelijke optimalisaties en versoberingen. Hiertoe wordt opdracht verstrekt aan een gezaghebbende derde. Uiterlijk in het eerste kwartaal 2020 zullen de uitkomsten van deze trajecten bekend zijn.

Scope
In de afgelopen periode zijn geen scopewijzigingen besloten. In het bestuurlijk overleg van 9 juli is de prioriteit voor de capaciteitsverbetering van station Zuid bevestigd. De (voorbereidingen van de) werkzaamheden die hierop betrekking hebben worden voortgezet. Voor de overige opgaven (onder andere tunnel/A10 en knooppunten inclusief inrichting openbare ruimte) wordt het voorontwerp afgerond en worden de resultaten van de verkenning naar nut en noodzaak afgewacht.

Planning
Het consortium ZuidPlus rapporteert sinds de gunning van het contract (februari 2017) een toenemende vertraging op de planning die volgens huidige inzichten ca. 50% uitloopt ten opzichte van de initieel overeengekomen contractuele planning. De recent achtergebleven voortgang van het integraal voorontwerp en de BDS2019-werkzaamheden is hierin nog niet verwerkt. Door de ontwikkelingen in de afgelopen verslagperiode wordt de probabilistische einddatum 2028 niet meer haalbaar geacht. De uitkomsten van de in het bestuurlijk overleg (d.d. 9 juli) besloten trajecten zijn nodig om tot een herziene planning te kunnen komen. Gezien de looptijd van deze trajecten wordt een aangepaste planning op zijn vroegst medio 2020 verwacht.

Financiën
Het projectbudget voor het onderdeel Zuidasdok is de afgelopen verslagperiode met € 27,3 miljoen toegenomen tot € 1.671,7 miljoen als gevolg van indexering (IBOI 2019: 2,02%). De beschikbare risicoreservering is per saldo met € 18,2 miljoen afgenomen tot € 267,6 miljoen door onttrekkingen voor overeengekomen contractwijzigingen met ZuidPlus (met name OVT). Het projectbudget voor het onderdeel Knooppunten neemt met € 5,6 miljoen toe naar € 311 miljoen als gevolg van de verkoop van een woonboot ad. € 0,1 miljoen en indexering € 5,5 miljoen (IBOI 2019: 2,02%). De beschikbare risicoreservering is per saldo met € 1 miljoen afgenomen tot € 43,8 miljoen door onttrekkingen voor overeengekomen contractwijzigingen met ZuidPlus.

Naar aanleiding van de besluitvorming in het bestuurlijk overleg d.d. 9 juli 2019 kan op dit moment geen actuele prognose eindstand van het project worden gerapporteerd gegeven de grote onzekerheden die gepaard gaan met de nog te doorlopen trajecten: de gesprekken met ZuidPlus o.l.v. prof.dr.ir. Hertogh en de verkenning naar nut en noodzaak door een gezaghebbende derde. De uitkomsten

van deze trajecten en de daarop volgende besluitvorming zijn bepalend voor de prognose eindstand.

Gegeven de verwachte doorlooptijd van voornoemde trajecten en daarop volgende besluitvorming zal naar verwachting op zijn vroegst medio 2020 een geactualiseerde financiële prognose eindstand gerapporteerd kunnen worden.

Risico's

Door de ontstane situatie van het project en de bestuurlijk besloten trajecten die de komende periode zullen volgen, komt de risicoparagraaf in een ander daglicht te staan omdat de wijze waarop het project voortgezet zal worden onderwerp van onderzoek is. Uit de besluitvorming van het bestuurlijk overleg d.d. 9 juli volgt dat er twee trajecten (gesprekken ZuidPlus en traject gezaghebbende derde) starten die ten opzichte van de huidige projectopdracht risico's met zich meebrengen:

- Risico: *"gesprekken met ZuidPlus leveren niet het gewenste resultaat".* Traject dat doorlopen wordt leidt niet tot oplossingen waardoor een impasse ontstaat in de verdere samenwerking met mogelijke beëindiging van het contract als gevolg. Hierop zal afhankelijk van welke scope er nog gerealiseerd wordt (traject gezaghebbende derde) opnieuw aanbesteed moeten worden met extra vertraging en kosten tot gevolg;
- Risico: *"scope A10/tunnel en Knooppunten wordt wezenlijk versoberd/aangepast".* Traject van gezaghebbende derde leidt tot wezenlijke aanpassing van de scope met als gevolg re-engineering, wijziging TB, mogelijke heraanbesteding en dientengevolge vertraging en kosten.
- Risico*: "bestuurlijke partners project kunnen geen consensus bereiken m.b.t. de uitkomst van de trajecten (gesprekken o.l.v. prof. Hertogh en verkenning nut en noodzaak door gezaghebbende derde)".* Besluitvorming wordt vertraagd (op scope of financiën) waardoor de planning verder uitloopt en doorlopende kosten worden gemaakt.
- Risico: *"herstart na besluit traject gezaghebbende derde leidt tot mobilisatieproblemen"*. Door de opschorting van projectonderdelen hangende de besluitvorming van dit traject kan een herstart tot mobilisatieproblemen (zowel bij Opdrachtgever als Opdrachtnemer) leiden afhankelijk van de marktsituatie op dat moment.

Omgevingsmanagement en communicatie

Gezamenlijk met ZuidPlus zijn stakeholders en gebruikers in de directe omgeving op de hoogte gebracht van werkzaamheden en de hinder die de werkzaamheden en buitendiensttellingen van metro, trein en A10 veroorzaken. Vanaf eind april is grootschalige communicatie ingezet samen met die van samenwerkende partners waaronder "van A naar Beter" en NS-reisinformatie.

Er zijn afspraken gemaakt over het verplaatsen van een deel van de logistieke hub van ZuidPlus in de Sporendriehoek naar een alternatief werkterrein, om de realisatie van een HWC (hulpwarmtecentrale) mogelijk te maken op verzoek van gemeente Amsterdam.

Op 7 maart is de foto-expositie ‘Streets of the World’ geopend op de bouwschuttingen van het werkterrein aan de Arnold Schönberglaan. Naast de foto-expositie is op de kopse zijden aan het Mahlerplein en de Parnassusweg ruimte gecreëerd voor projectinformatie.

Het contract voor de fietsstimuleringscampagne is eind maart definitief gegund. Vanwege de uitloop van de herijkingsfase is besloten om het moment van de maatregelen voor de spitsmijdingen later te laten starten.

Hoofdstuk 3

Projectvoortgang

3.1 Bestuurlijk juridische zaken

Deze paragraaf beschrijft de voortgang van de planologische procedures die doorlopen moeten worden om het planologisch kader voor het project vast te stellen voorafgaand aan de feitelijke realisatie van het project. Tevens worden in deze paragraaf bestuurlijke zaken behandeld die relevant zijn voor het project

3.1.1 Tracébesluit en Bestemmingsplan

Op 15 augustus 2018 is het Tracébesluit (TB) Zuidasdok onherroepelijk geworden. Op basis van de uitwerking van het voorontwerp en de uitkomsten van de verkeersveiligheidsaudit in de afgelopen verslagperiode, blijkt er een aantal afwijkingen te zijn ten opzichte van het Tracébesluit. Er zijn maatregelen in gang gezet om deze afwijkingen te herstellen.

3.1.2 Bestuurlijk overleg

In de afgelopen verslagperiode is de frequentie van het (ambtelijke) opdrachtgeversoverleg en het bestuurlijk overleg sterk verhoogd naar aanleiding van de zorgelijke situatie waarin het project zich bevindt.
Het consortium ZuidPlus heeft in de afgelopen verslagperiode gemeld dat de initieel overeengekomen contractwaarde en planning met ten minste 50% overschreden zullen worden. De achtergebleven voortgang van de werkzaamheden in de buitendienststellingen voor station Zuid (verder BDS2019 genoemd) in de 1^{e} helft van dit jaar en het feit dat het integraal voorontwerp begin juni niet geaccepteerd kon worden, zullen deze overschrijdingen nog verder doen oplopen. Het voorziene tekort bij ZuidPlus heeft geleid tot een toenemende juridische opstelling van ZuidPlus en dit heeft de samenwerking onder druk gezet.

De betrokkenheid van de opdrachtgevers is in de afgelopen verslagperiode sterk geïntensiveerd en heeft zich met name gericht op de monitoring van de BDS2019-werkzaamheden en de voorbereiding van de besluitvorming voor het bestuurlijk overleg. Daartoe is een aantal scenario's voor het vervolg van het project uitgewerkt die vervolgens ter besluit zijn voorgelegd aan het bestuurlijk overleg. Op 9 juli is in het bestuurlijk overleg bevestigd dat de capaciteitsverbetering van station Zuid prioriteit heeft waarvan de uitvoering reeds is gestart (BDS2019). In navolging van de buitendienststellingen afgelopen juni vinden het komende halfjaar diverse werkzaamheden plaats op en rond het station Zuid.

Voor de overige delen van het project heeft het bestuurlijk overleg geconcludeerd dat er meer informatie nodig is. Hiervoor moeten enerzijds de gesprekken met ZuidPlus worden voortgezet. Deze gesprekken zullen plaatsvinden onder leiding

van prof.dr.ir. Hertogh. Anderzijds is het nodig een verkenning uit te voeren naar nut en noodzaak van de opgaven, zowel vanuit het perspectief van ruimtelijke ordening als vanuit vervoer en transport, en naar mogelijke optimalisaties en versoberingen. Hiertoe wordt opdracht verstrekt aan een gezaghebbende derde. Uiterlijk in het eerste kwartaal 2020 zullen de uitkomsten van deze trajecten bekend zijn.

3.2 Werk in voorbereiding

Deze paragraaf beschrijft de werkzaamheden en activiteiten die nodig zijn ter voorbereiding op de uitvoeringswerkzaamheden van het project.

3.2.1 Realisatiecontract ZuidPlus

Het realisatiecontract bevindt zich momenteel nog steeds in de herijkingsfase. In deze verslagperiode lag de focus van de werkzaamheden op het integraal Voorontwerp (VO), de werkzaamheden BDS2019 en de afhandeling van afwijkingen en wijzigingen.

Door het voorziene financiële tekort bij ZuidPlus is in de afgelopen verslagperiode de samenwerking verder onder druk komen te staan met een toenemende juridificering op boardniveau bij ZuidPlus waarbij (financiële) zekerheden worden geclaimd onder dreiging van het opschorten van werkzaamheden. Voor de start van de BDS2019 heeft een aantal escalatie-overleggen plaatsgevonden met de moederbedrijven van ZuidPlus, wat uiteindelijk geleid heeft tot overeenstemming (scope, tijd, geld) en de start van de BDS2019-werkzaamheden. Op 12 juni heeft ZuidPlus laten weten een deel van haar projectorganisatie te ontmantelen omdat door ZuidPlus gewenste besluiten (onder andere volledige vergoeding van de vertragingskosten voor de herijkingsfase) niet genomen konden worden.

Het integrale voorontwerp is niet conform de bijgestelde planning begin juni geaccepteerd. Het op 12 april 2019 ingediende integrale voorontwerp van ZuidPlus voldoet op een aantal essentiële punten niet aan de eisen die daar aan gesteld zijn. Daardoor kan niet vastgesteld worden dat het ontwerp van ZuidPlus integraal maakbaar is en kan onvoldoende bepaald worden wat de effecten zijn op geld, tijd, onttrekkingen, de benodigde buitendienststellingen en overige hinder. ZuidPlus zal in de komende maanden de gebreken van het integrale voorontwerp herstellen.

BDS2019 - voorbereidingen

De voorbereidingen voor de eerste buitendienststellingen in de afgelopen verslagperiode zijn uiterst moeizaam verlopen. ZuidPlus bleek niet tot nauwelijks in staat om de voorbereidingen (onder andere ontwerp, werkplannen, draaiboek) tijdig gereed te hebben voor afstemming met de projectorganisatie en beheerders. Dit heeft ertoe geleid dat de projectorganisatie en beheerders zich tot het uiterste hebben moeten inspannen om de start van de uitvoering zeker te kunnen stellen. Het opdrachtgeversoverleg heeft in de afgelopen verslagperiode daarnaast een externe taskforce ingesteld om zoveel mogelijk te waarborgen dat de werkzaamheden succesvol gerealiseerd kunnen worden.

3.2.2 Nevenopdrachtnemers Metro en Tram

Afgelopen periode heeft er nauwe afstemming plaatsgevonden tussen de projectorganisatie Zuidasdok en de beheerder van het Amsterdamse metronet (MeT) in verband met de migratiestrategie van het nieuwe beveiligingssysteem op het bestaande metronet. MeT doet onderzoek naar het meest optimale scenario voor de uitrol van het nieuwe metrobeveiligingssysteem voor de metrolijnen Amsterdam. De projectorganisatie Zuidasdok is verder niet betrokken bij de besluitvorming over de scenario's.

De aanpassingen op het bestaande beveiligingssysteem zijn grotendeels afhankelijk van de faseringsstappen en het uitvoeringsplan van ZuidPlus. Tijdige afstemming met de nevenopdrachtnemers van MeT blijft hierbij een aandachtspunt.

3.2.3 Verwervingen

Hieronder wordt voor de verschillende dossiers de status toegelicht.

Gebouw Zuidcirkel

De VVE Zuidcirkel is inmiddels gedagvaard inzake de onteigeningsprocedure. De (vervroegde) descente vindt plaats op 10 juli 2019. Een gerechtelijk vonnis wordt dan uiterlijk Q1-2020 verwacht. Daarbij bestaat nog een restrisico op cassatie. Ondertussen lopen de minnelijke onderhandelingen door.

Gebouw Infinity

De schadeloosstelling is inmiddels definitief bepaald conform het rapport van de deskundigen die door de rechtbank zijn aangewezen. Beide partijen hebben kunnen reageren, maar dit heeft niet geleid tot herziening van het rapport. Afronding van de transactie wordt naar verwachting in de tweede helft van 2019 geformaliseerd.

Overige verwervingsdossiers

Er is inmiddels onderlinge overeenstemming bereikt in alle betreffende verwervingsdossiers over de bepaling van de prijs per m^2 grond tussen de gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat. De verwachting is dat al deze dossiers voor eind 2019 afgerond zijn.

Tot slot is de eerder aangekochte woonark (voormalig eigendom Leliveld) aan de Amstel verkocht en zijn de ligplaatsvoorzieningen verwijderd.

3.2.4 Vergunningen & conditionerende werkzaamheden

Bomenkap en verplantingen

Het broedseizoen 2019 is begonnen. Op een aantal locaties (met name Knooppunt Amstel) is vanuit het 'just-in-time'-principe door ZuidPlus in overleg met de

projectorganisatie besloten om niet te kappen, omdat het project de terreinen daar nog niet nodig heeft.

De in december 2018 foutief teveel gekapte bomen in de berm van de A10 ter hoogte van de Schinkelbrug, zijn in nauwe samenspraak met de omwonenden door ZuidPlus in april herplant.

Vergunningen
Het vergunningenproces van ZuidPlus is kwalitatief onvoldoende en behoeft de nodige verbeteringen. De projectorganisatie en omgevingsdienst worden regelmatig geconfronteerd met niet-aangekondigde, niet vooraf besproken en veelal te laat ingediende en incomplete vergunningaanvragen van ZuidPlus. De bevoegde gezagen hebben hierover hun zorgen geuit. Ondanks herhaalde toezeggingen van ZuidPlus, is in de afgelopen verslagperiode helaas nog geen verbetering in het aanvraagproces waargenomen.

3.3 Werk in uitvoering

Deze paragraaf beschrijft de voortgang van de werkzaamheden die buiten in uitvoering zijn en daarmee zichtbaar voor de omgeving zijn.

BDS2019

In de nacht van 2 op 3 maart is metrolijn 51 buiten dienst genomen voor het traject Amsterdam-Zuid naar Amstelveen-Westwijk. Dit is tevens het moment geweest waarop ZuidPlus en de nevenopdrachtnemers begonnen zijn met de sloopwerkzaamheden aan de Amstelveenboog.

In de periode maart t/m juni hebben er 8 weekendbuitendienststellingen plaatsgevonden voor het inschuiven van de dekken voor treinspoor T2/3 (Brittenpassage), treinspoor T4 (Brittenpassage) en het dek treinspoor T1/4 (Vivaldi). Het is helaas niet gelukt om conform planning voor de zomer de dekken in te schuiven. ZuidPlus heeft de benodigde doorlooptijden in de uitvoering ernstig onderschat waarbij de projectorganisatie veel heeft moeten bijsturen gedurende de uitvoering. Door uitloop van werkzaamheden zijn tot twee keer toe verstoringen in de treindienst opgetreden. Tijdens de buitendienststellingen hebben zich ook verschillende veiligheidsincidenten voorgedaan. Hierdoor moest de projectorganisatie noodgedwongen zelf meer de regie ter hand te nemen.

Om het inschuiven van de dekken alsnog gerealiseerd te krijgen zijn extra buitendienststellingen benodigd. Voor het inschuiven van dek T2/3 wordt aangestuurd op een lang weekend begin november van dit jaar. Voor de overige dekken is de haalbaarheid om dit jaar nog in te kunnen schuiven uiterst gering en wordt rekening gehouden met het doorschuiven hiervan naar voorjaar 2020.

Overige

Het bestaande opkomstgebouw voor de metrobestuurders en het gelijkrichterstation zijn gesloopt ter plaatse van het station. Eind tweede kwartaal is het nieuwe opkomstgebouw voor de metrobestuurders bij de Amstelveenseweg opgeleverd en in gebruik genomen. De formele overdracht aan GVB wordt in juli verwacht.

In het tweede kwartaal is gestart met de realisatie van een tijdelijke extra uitgang (Minervatunnel) van het station naar het Mahlerplein. De ingebruikname van deze extra uitgang is eind juli voorzien.

Hoofdstuk 4

Projectbeheersing

4.1 Scope

Deze paragraaf beschrijft de actuele scope van het project. De scope beschrijft wat het project fysiek en functioneel gaat opleveren. In het bestuurlijk overleg van 16 december 2014 is de geactualiseerde scope ten opzichte van de bestuursovereenkomst juli 2012 vastgesteld als nieuwe baseline voor het project. De gemeenteraad van Amsterdam heeft hier op 11 juni 2015 mee ingestemd. Scopewijzigingen ten opzichte van deze baseline die in de verslagperiode zijn vastgesteld worden in deze paragraaf benoemd.

In bijlage 1 en 2 is een totaaloverzicht opgenomen waarin de scopewijzigingen (en eventuele aanvullende financiële bijdragen) sinds de bestuursovereenkomst van juli 2012 zijn vermeld.

4.1.1 Scopewijzigingen

Er zijn in de afgelopen verslagperiode geen scopewijzigingen besloten.

4.1.2 Ontwikkelingen scope

In het bestuurlijk overleg van 9 juli is de prioriteit voor de capaciteitsverbetering van station Zuid bevestigd. De (voorbereiding) van de werkzaamheden die hierop betrekking hebben worden voortgezet. Voor de overige opgaven (onder andere tunnel/A10 en knooppunten inclusief inrichting openbare ruimte) zal een nog nader te benoemen gezaghebbende derde een verkenning uitvoeren naar nut en noodzaak, zowel vanuit het perspectief van ruimtelijke ordening als vanuit vervoer en transport, en naar mogelijke optimalisaties en versoberingen. De uitkomsten worden uiterlijk in het eerste kwartaal van 2020 verwacht.

4.2 Planning

In deze paragraaf worden de relevante ontwikkelingen van de projectplanning en belangrijke mijlpaaldata gerapporteerd.

4.2.1 Ontwikkelingen planning

Voortgang realisatiecontract ZuidPlus

De voortgang van het integrale voorontwerp loopt achter op planning. Door ZuidPlus is op 12 april 2019 het herijkingsdossier ingediend dat van onvoldoende kwaliteit was om te kunnen accepteren. De komende maanden zal ZuidPlus de gebreken in het integrale voorontwerp herstellen voordat tot acceptatie overgegaan kan worden.

Het is ZuidPlus niet gelukt om alle geplande werkzaamheden BDS2019 tot en met juni uit te voeren. ZuidPlus en Zuidasdok zijn momenteel in overleg om te bepalen wanneer de resterende werkzaamheden van BDS2019 afgerond worden. Voor het inschuiven van het dek voor treinspoor T2/3 (Brittenpassage) wordt aangestuurd op een lang weekend begin november 2019. Daarnaast hebben de ontwerpwerkzaamheden voor de OVT vertraging opgelopen, waardoor het zeer waarschijnlijk is dat de werkzaamheden die eerder in buitendienststellingen 2020 gepland stonden doorschuiven naar 2021.

4.2.2 Mijlpaaldata

Het consortium ZuidPlus rapporteert sinds de gunning van het contract (februari 2017) een toenemende vertraging op de planning. De achterblijvende voortgang van de werkzaamheden aan station Zuid (BDS2019) en het niet geaccepteerd hebben van het herijkingsdossier zorgen voor een nog verder oplopende vertraging die de initieel overeengekomen planning met ten minste 50% doet overschrijden.

In de vorige halfjaarrapportage (ultimo 2018) is gemeld dat de deterministische datum van 2026 niet haalbaar meer werd geacht. Thans wordt door voornoemde ontwikkelingen in het afgelopen halfjaar ook de probabilistische einddatum 2028 niet meer haalbaar geacht. De uitkomsten van de in het bestuurlijk overleg (d.d. 9 juli) besloten trajecten zijn nodig om tot een herziene planning te kunnen komen. Gezien de looptijd van deze trajecten wordt een aangepaste planning op zijn vroegst medio 2020 verwacht.

4.3 Financiën

In deze paragraaf wordt in de volgende subparagrafen ingegaan op de ontwikkelingen van het budget en de bijdrage van partijen, de prognose eindstand voor de projectkosten en de realisatie en prognose van uitgaven en ontvangsten in de tijd gezien.

4.3.1 Budget en bijdragen partijen

Onderstaande tabel laat de ontwikkeling van het budget zien ten opzichte van de halfjaarrapportage per 31 december 2018.

Een chronologisch mutatieoverzicht van scope- en budgetmutaties vanaf de bestuursovereenkomst 9 juli 2012 is in bijlage 1 en 2 opgenomen.

Tabel 1 budget in € mln. (incl. BTW Rijksinfrastructuur)

[0]	[1]	[2]	[3]=[1]+[2]
Projectonderdeel	Halfjaar-rapportage H2-2018	Mutaties	Actueel 30-06-2019 H1-2019
	pp 2018		pp 2019
OVT	382,5	6,7	389,2
A10 en tunnel	808,4	15,4	823,8
Generiek & openbare ruimte	180,3	2,2	182,5
Projectorganisatie	273,2	3,0	276,2
Totaal Zuidasdok	**1.644,4**	**27,3**	**1.671,7**
Totaal Knooppunten	**305,4**	**5,6**	**311,0**
Totaal Zuidasdok & Knooppunten	**1.949,8**	**32,9**	**1.982,7**

Toelichting mutaties onderdeel Zuidasdok (zie bijlage 1 voor details)

In de afgelopen periode is het budget voor het onderdeel Zuidasdok toegenomen met € 27,3 mln. als gevolg van prijscompensatie. Jaarlijks wordt het niet-uitgegeven deel van het projectbudget verhoogd met IBOI (Index Bruto Overheids-Investeringen). In 2019 is het percentage hiervoor vastgesteld op 2,02%. De contractuele index van het realisatiecontract is in de periode januari 2018 t/m januari 2019 voor dit onderdeel met 2,2% gestegen.

De totale beschikbare Risicoreservering is in de afgelopen verslagperiode per saldo afgenomen met € 18,2 miljoen en bedraagt op dit moment € 267,6 miljoen (incl. BTW Rijksinfrastructuur). Het budget van de risicoreservering is met € 6,2 mln. toegenomen door IBOI 2019. Daarnaast is een bedrag van € 24,4 mln. onttrokken uit de risicoreservering in verband met opgedragen contractwijzigingen aan ZuidPlus waarvan het merendeel betrekking heeft op de OVT.

Toelichting mutaties onderdeel Knopen (zie bijlage 2 voor details)

Het budget voor het onderdeel Knopen is in totaal toegenomen met € 5,6 mln. Als gevolg van prijscompensatie voor het niet-uitgegeven deel van het budget (IBOI 2019: 2,02%) is het budget verhoogd met € 5,5 mln. De contractuele index is in de periode jan-18 t/m jan-19 voor dit onderdeel met 1,9% gestegen.

Verder is het budget voor het onderdeel Knopen verhoogd met € 0,1 mln. in verband met de verkoop van de woonboot aan de Amstel. Deze budgetmutatie moet nog worden verwerkt in de Rijksbegroting.

De beschikbare risicoreservering (budget) voor de Knooppunten is in de afgelopen verslagperiode per saldo afgenomen met (afgerond) € 1 mln. en bedraagt op dit moment € 43,8 mln. (incl. BTW en prijspeil 2019). Het budget van de risicoreservering is met € 1 mln. toegenomen door IBOI 2019. Daarnaast is een bedrag van € 2 mln. onttrokken uit de risicoreservering in verband met opgedragen contractwijzigingen aan ZuidPlus.

Tabel 2 bijdragen partijen in € mln. sluitend op budget

[0]	[1]	[2]	[3]=[1]+[2]
Financierende partij per projectonderdeel	Halfjaar-rapportage H2-2018	Mutaties	Actueel 30-06-2019 H1-2019
	pp 2018		pp 2019
Rijk	1.102,4	18,0	1.120,4
Gemeente Amsterdam	221,5	3,5	225,0
Vervoerregio Amsterdam	166,4	2,7	169,1
Provincie Noord-Holland	81,2	1,7	82,9
subtotaal BOK-partijen	*1.571,5*	*25,9*	*1.597,4*
bijdragen derden:			
EU (TEN-T)	2,5		2,5
NS	69,3	1,4	70,7
ProRail	0,7		0,7
Overig	0,4		0,4
subtotaal derden	*72,9*	*1,4*	*74,3*
Totaal Zuidasdok	**1.644,4**	**27,3**	**1.671,7**
Rijk	304,8	5,6	310,4
Gemeente Amsterdam	0,6		0,6
Totaal Knooppunten	**305,4**	**5,6**	**311,0**
Totaal Zuidasdok & Knooppunten	**1.949,8**	**32,9**	**1.982,7**

De onderbouwing van de mutaties is weergegeven in bijlage 1 en 2 van deze halfjaarrapportage.

4.3.2 Geactualiseerde prognose eindstand

Naar aanleiding van de besluitvorming in het bestuurlijk overleg d.d. 9 juli 2019 kan op dit moment geen actuele prognose eindstand van het project worden gerapporteerd gegeven de grote onzekerheden die gepaard gaan met de nog te doorlopen trajecten: de gesprekken met ZuidPlus o.l.v. prof.dr.ir. Hertogh en de verkenning naar nut en noodzaak door een gezaghebbende derde. De uitkomsten van deze trajecten en de daarop volgende besluitvorming zijn bepalend voor de prognose eindstand.

Gegeven de verwachte doorlooptijd van voornoemde trajecten en daarop volgende besluitvorming zal naar verwachting op zijn vroegst medio 2020 een geactualiseerde financiële prognose eindstand gerapporteerd kunnen worden.

In onderstaande tabel is ter herinnering de gerapporteerde prognose eindstand en budgetspanning van de tweede halfjaarrapportage over 2018 (stand per ultimo 2018) weergegeven.

Tabel 3 prognose kosten Zuidasdok en Knooppunten o.b.v. verwachtingswaarde in € mln. (incl. BTW Rijksinfrastructuur) – stand ultimo 2018 (2e halfjaarrapportage 2018)

[0]	[1]
Projectonderdeel	Halfjaar-rapportage H2-2018
	pp 2018
OVT	406,0
A10 en tunnel	778,4
Generiek & openbare ruimte	186,9
Projectorganisatie	339,2
Totaal prognose Zuidasdok	**1.710,5**
Δ Budget – Prognose Zuidasdok	*-66,1*
Totaal prognose Knooppunten	**317,5**
Δ Budget – Prognose Knooppunten	*-12,1*
Totaal prognose Zuidasdok & Knooppunten	**2.028,0**
Δ Budget – Prognose Totaal	*-78,2*

4.3.3 Realisatie en prognose uitgaven

In Tabel 4 zijn de gerealiseerde uitgaven en de prognoses per projectonderdeel weergegeven. Het totaal van deze tabel sluit aan op de prognose kosten per 31-12-2018 zoals in paragraaf 4.3.2 is weergegeven.

Tabel 4 realisatie en prognose uitgaven in € mln.

Projectomschrijving	t/m 2018	2019	later	Totaal
OVT	53,8	47,0	305,2	406,0
A10 en tunnel	48,0	19,7	710,7	778,4
Generiek + inrichting OR	71,9	6,5	108,5	186,9
Projectorganisatie	125,8	14,0	199,4	339,2
Totaal Zuidasdok	*299,5*	*87,2*	*1.323,8*	*1.710,5*
Knooppunten Nieuwe Meer en Amstel	*35,3*	*4,2*	*278,0*	*317,5*
Totaal Zuidasdok & Knooppunten	**334,8**	**91,4**	**1.601,8**	**2.028,0**
Ten laste van Artikel 12 'Wegen'	78,0	4,2	278,0	360,1
Ten laste van Artikel 17 'Megaprojecten'	256,8	87,2	1.323,8	1.667,8

Toelichting bij Tabel 4:

Gezien de huidige ontwikkelingen in het project is de kasprognose voor de komende jaren drastisch herzien. Naar verwachting zullen in het eerste kwartaal van 2020 besluiten worden genomen over de wijze van voortzetting van het project. Vooralsnog ligt de prioriteit bij werkzaamheden aan de OVT. Dit betekent dat – in afwachting van nadere besluitvorming – voor de overige projectonderdelen naar verwachting vanaf oktober dit jaar minder uitgaven zullen worden gedaan. Als uitgangspunt is gehanteerd dat deze werkzaamheden niet eerder dan in 2021 weer tot kasuitgaven zullen leiden. Overigens is de prognose voor de periode vanaf 2021 nog zéér onzeker; deze is sterk afhankelijk van de besluiten die nog genomen moeten worden.

In de eerste helft van 2019 is voor Zuidasdok € 50,5 mln. uitgegeven en voor de Knooppunten € 3,4 mln.; totaal is dit € 53,9 mln.

4.3.4 Realisatie en prognose bijdragen en ontvangsten

In tabel 5 zijn de geplande bijdragen van de diverse financiers opgenomen, aansluitend op het actuele budget.

Tabel 5 realisatie en prognose bijdragen en ontvangsten in € mln. (prijspeil 2019)

Partijen	t/m 2018	2019	later	Totaal
Bijdrage Rijk	208,6	80,5	831,2	1.120,3
Bijdrage gemeente Amsterdam	50,6	3,5	170,9	225,0
Bijdrage Vervoerregio Amsterdam	37,4	3,2	128,5	169,1
Bijdrage provincie Noord-Holland			82,9	82,9
EU-ontvangsten (TEN-T)	2,5			2,5
Bijdragen derden	0,4		71,5	71,9
Artikel 17 (Zuidasdok)	299,5	87,2	1.285,0	1.671,7
Artikel 12 (Knooppunten)	35,3	4,2	271,5	311,0
Totaal Zuidasdok & Knooppunten	**334,8**	**91,4**	**1.556,5**	**1.982,7**

Toelichting Tabel 5:
Van de geplande bijdragen van gemeente en Vervoerregio Amsterdam over 2019 is in het eerste halfjaar een deel ontvangen; de rest wordt in het derde kwartaal verwacht. De verwachte bijdrage van provincie Noord-Holland waarvan de ontvangst volgens de Bestuursovereenkomst gepland staat in de jaren 2019 tot en met 2021, is qua prognose gewijzigd. In het bestuurlijk overleg en opdrachtgeversoverleg is niet onwelwillend gereageerd op het verzoek van de provincie om de bijdrage op een later moment te voldoen. Een voorstel hiervoor wordt door de provincie opgesteld, dat na akkoord door het bestuurlijk overleg zal worden bekrachtigd. Vooralsnog wordt uitgegaan dat de bijdragen 1 jaar later worden ontvangen. Een woonboot in de Amstel die in 2018 is overgenomen en waarvan de ligplaats is opgeheven, is in februari 2019 per openbare veiling verkocht voor € 121.641. Dit bedrag is verantwoord als ontvangsten van derden ten gunste van het budget van de Knooppunten.

4.3.5 Aangegane verplichtingen
In Tabel is zichtbaar welk bedrag aan verplichtingen is aangegaan ten opzichte van de vorige rapportage (H2-2018). Per medio 2019 is in totaal € 1.461,7 mln. verplicht, ofwel 74% van het taakstellend budget.

Tabel 6 stand van de aangegane verplichtingen

Projectonderdeel	Halfjaar-rapportage H2-2018	Mutaties	Actueel 30-06-2019 H1-2019
OVT (incl. keersporen)	241,5	24,6	266,1
A10 en tunnel	647,9	7,0	654,9
Generiek & openbare ruimte	145,8	3,8	149,6
Projectorganisatie	133,5	5,3	138,8
Totaal Zuidasdok	**1.168,7**	**40,7**	**1.209,4**
Totaal Knooppunten	**249,6**	**2,7**	**252,3**
Totaal Zuidasdok & Knooppunten	**1.418,3**	**43,4**	**1.461,7**

4.4 Risico's

In deze paragraaf wordt de ontwikkeling gerapporteerd van de belangrijkste (endogene) projectrisico's en waar van toepassing exogene risico's die niet door de projectorganisatie beheerst kunnen worden.

Door de ontstane situatie van het project en de bestuurlijk besloten trajecten die de komende periode zullen volgen komt de risicoparagraaf in een ander daglicht te staan omdat de wijze waarop het project voortgezet zal worden onderwerp van onderzoek is. In deze risicoparagraaf wordt eerst kort ingegaan op de status van de risico's zoals die eerder zijn gerapporteerd. Vervolgens worden de risico's benoemd die samenhangen met de trajecten die de komende periode zullen volgen.

In het kort de stand van zaken van bestaande projectrisico's:

- Risico: *"ZuidPlus staat onvoldoende gesteld voor de uitvoeringsopgave Zuidasdok"* → risico is opgetreden en onderwerp van traject dat volgt;

- Risico: *"Achterblijvende voortgang werkzaamheden en voortschrijdend inzicht op mogelijke uitloop uitvoeringsplanning"* → risico treedt stelselmatig op en effectueert zich in herhaaldelijke uitloop op de planning, is onderwerp van traject dat volgt;

- Risico: "*Hinder, onvoldoende bereikbaarheid, verminderde veiligheid: vastlopend verkeer, onvoldoende capaciteit reizigers, …"* → de urgentie om de stationscapaciteit voor reizigers zo snel mogelijk te vergroten is bevestigd in bestuurlijk overleg en is onderwerp van traject dat volgt;

- Risico: "*Ontwerp niet maakbaar binnen bepalingen en/of maatregelvlakken van het Tracébesluit met vertraging en meerkosten tot gevolg"* → risico is afgenomen doordat maatregelen deels al genomen zijn en omdat meer tijd beschikbaar komt om planologische aanpassingen door te voeren;

- Risico: *"Grondverwerving niet tijdig gereed voor start uitvoeringswerkzaamheden met vertraging en meerkosten tot gevolg"* → risico is afgenomen door bereikte overeenstemmingen en herziene planning;

- Risico: *"Omissies/fouten in contracteisen en afwijkingen op verstrekte basisinformatie leidt tot meerkosten"* → belangrijkste omissies en fouten zijn gedetecteerd in herijkingsfase en zijn/worden als wijziging afgewikkeld;

- Risico: *"De markt in de bouwsector trekt aan en dat leidt tot schaarste van gespecialiseerd personeel en/of materieel met mogelijke vertraging en meerkosten tot gevolg".* → risico is ongewijzigd aan de orde;

- Exogeen risico: *"Macro-economische ontwikkelingen leiden tot hogere vervoersprognoses dan voorzien in het plan en mogelijk extra maatregelen"* → risico ongewijzigd;

- Exogeen risico: *"Richtlijn bouw- en sloopveiligheid brengt meerkosten, hinder en mogelijk significante vertraging met zich mee"* → risico ongewijzigd;

Risico's die samenhangen met de bestuurlijk besloten trajecten:
Uit de besluitvorming van het bestuurlijk overleg d.d. 9 juli volgt dat er twee trajecten (gesprekken ZuidPlus en traject gezaghebbende derde) starten die ten opzichte van de huidige projectopdracht risico's met zich meebrengen:

- Risico: *"gesprekken met ZuidPlus leveren niet het gewenste resultaat" .* Traject dat doorlopen wordt leidt niet tot oplossingen waardoor een impasse ontstaat in de verdere samenwerking met mogelijke beëindiging van het contract als gevolg. Hierop zal afhankelijk van welke scope er nog gerealiseerd wordt (traject gezaghebbende derde) opnieuw aanbesteed moeten worden met extra vertraging en kosten tot gevolg;

- Risico: *"scope A10/tunnel en Knooppunten wordt wezenlijk versoberd/aangepast".* Traject van gezaghebbende derde leidt tot wezenlijke aanpassing van de scope met als gevolg re-engineering, wijziging TB, mogelijke heraanbesteding en dientengevolge vertraging en kosten;

- Risico*: "bestuurlijke partners project kunnen geen consensus bereiken m.b.t. de uitkomst van de trajecten (gesprekken o.l.v. prof. Hertogh en verkenning nut en noodzaak door gezaghebbende derde)".* Besluitvorming wordt vertraagd (op scope of financiën) waardoor de planning verder uitloopt en doorlopende kosten worden gemaakt;

- Risico: *"herstart na besluit traject gezaghebbende derde leidt tot mobilisatieproblemen".* Door de opschorting van projectonderdelen hangende de besluitvorming van dit traject kan een herstart leiden tot mobilisatieproblemen (zowel bij Opdrachtgever als Opdrachtnemer), afhankelijk van de marktsituatie op dat moment;

4.5 Veiligheid

In deze paragraaf wordt de voortgang beschreven over de borging van de veiligheid van de te realiseren systemen en objecten. In de realisatiefase wordt deze paragraaf uitgebreid met de voortgang van de veiligheid tijdens het bouwproces (veiligheid & gezondheid).

Veiligheid en gezondheid

In deze verslagperiode heeft de projectorganisatie van Zuidasdok de aannemerscombinatie maximaal gefaciliteerd op het gebied van veiligheid en gezondheid. Deze ondersteuning op de diverse veiligheidskundige vlakken bleek noodzakelijk omdat ZuidPlus hierin tekort geschoten is. In de afgelopen maanden hebben zich namelijk op de bouwplaats(en) een aantal potentieel ernstige incidenten voorgedaan. De projectorganisatie heeft geconstateerd dat ZuidPlus het proces onvoldoende beheerst en heeft het veiligheidsaspect op verschillende niveaus geëscaleerd. Door zowel de omgevingsdienst als de beheersorganisaties zijn zorgen geuit over de veiligheidsperformance van ZuidPlus. De komende verslagperiode zal nadrukkelijk over verbeteringen gesproken worden.

Het incidentenmanagementplan van Zuidasdok is met gerelateerde organisaties besproken en krijgt verder vorm. Momenteel is de veiligheidscoördinator 24/7 bereikbaar in geval van een incident binnen het project Zuidasdok.

4.6 Organisatie

In deze paragraaf worden de ontwikkelingen gerapporteerd over de organisatie van het project. Dit behelst zowel de ontwikkelingen binnen als buiten de projectorganisatie als de governance van het project.

Zoals begin 2019 door ZuidPlus is gemeld is per 30 april 2019 een nieuwe projectdirecteur aangetreden. ZuidPlus heeft op 12 juni gemeld dat een deel van haar organisatie ontmanteld wordt als gevolg van het uitblijven van door ZuidPlus gewenste besluiten. Het betreft onder andere het gewenste besluit voor een seriële uitvoering van het project en de volledige vergoeding van de vertragingskosten van de herijkingsfase. ZuidPlus heeft aangegeven dat het nog niet geaccepteerde integrale voorontwerp zal worden afgerond, en dat werkzaamheden aan de OVT (waaronder de BDS2019-werkzaamheden) en de afronding van het definitief ontwerp van de tunneltechnische- en brugtechnische installaties onverkort door zullen gaan. De overige werkzaamheden worden door ZuidPlus niet voortgezet totdat er duidelijkheid is over het vervolg van het project. De bestuurlijke besluiten die op 9 juli zijn genomen kunnen verdere gevolgen hebben voor zowel de organisatie van ZuidPlus als de projectorganisatie Zuidasdok zoals (verdere) demobilisatie van beide organisaties. De projectorganisatie is met ZuidPlus in gesprek hoe - hangende de trajecten waartoe bestuurlijk besloten is – voor de korte termijn invulling gegeven kan worden aan de prioriteitstelling voor de capaciteitsuitbreiding van het station.

4.7 Kwaliteit

In deze paragraaf wordt gerapporteerd over de ontwikkelingen over de opzet, inrichting en werking van het kwaliteitsmanagementsysteem van het project.

Kwaliteitssysteem projectorganisatie Zuidasdok
De procedures voor veiligheid & gezondheid zijn opgesteld24. Aan het einde van deze verslagperiode heeft een interne audit plaatsgevonden op de V&G-activiteiten van de opdrachtgever. De uitkomsten hiervan worden in de komende verslagperiode ontvangen.

In opdracht van het Opdrachtgeversoverleg is een uitgebreid overzicht gemaakt van de diverse interne en externe controlemechanismen die bij het project Zuidasdok zijn georganiseerd sinds de Voorkeursbeslissing van 9 juli 2012.

Kwaliteitssysteem ZuidPlus
ZuidPlus heeft op basis van de diverse toetsbevindingen van de projectorganisatie Zuidasdok een verbeterproces in gang gezet. Dit verbeterproces heeft echter nog niet geleid tot het gewenste resultaat. De projectorganisatie blijft zorgen hebben bij het toepassen van het managementsysteem ZuidPlus en heeft dit op directie- en boardniveau van ZuidPlus besproken.

In de verslagperiode heeft ZuidPlus een verbeterde versie ingediend van het Projectmanagementplan (PMP) voor de komende projectfase. Deze versie is door Zuidasdok geaccepteerd.

Hoofdstuk 5

Omgeving & Communicatie

In de afgelopen verslagperiode is verder gewerkt aan de samenwerking en interactie met de omgeving. Voornaamste onderwerp van gesprek was het informeren van de omgeving over de weekendwerkzaamheden in april, mei en juni, de bomenkap en de stand van zaken met betrekking tot de herijkingsfase van het project Zuidasdok. Ook zijn de in het realisatiecontract benoemde participatieopgaven met de omgeving verder vormgegeven. Hierin trekken aanneemcombinatie ZuidPlus en de projectorganisatie Zuidasdok samen op.

5.1 Stakeholdermanagement

Informeren stakeholders
In de afgelopen periode zijn stakeholders geïnformeerd over de weekendwerkzaamheden en de verkeersafsluitingen die vanaf april tot en met juni plaatsvonden ter voorbereiding voor twee nieuwe passages; de Brittenpassage en de Vivalditunnel.

Door de uitloop van de herijkingsfase wordt het verzoek vanuit de omgeving steeds nadrukkelijker om meer duidelijkheid te krijgen over de planning van de voorbereidende en/of uitvoeringswerkzaamheden, en ook over hoe het ontwerp er straks in de eindsituatie uit komt te zien. Daarnaast vraagt men ook expliciet aandacht voor de kale taluds, die als gevolg van de bomenkap in het afgelopen kapseizoen zijn ontstaan. De aanwezigheid van groen is door het hele projectgebied voor alle stakeholders van grote waarde.

Gezamenlijk met ZuidPlus is er in de werkgroep Geluid van de Vereniging Irenebuurt Amsterdam (VIA) een toelichting gegeven op het geluid van de sloop- en bouwwerkzaamheden en de invloed op de Irenebuurt. Terugkijkend hebben de bewonersverenigingen aangegeven geen overlast te hebben ervaren en tevreden te zijn over de wijze waarop het project hen vooraf heeft geïnformeerd over de werkzaamheden.

In de werkgroep Water van de VIA is een toelichting gegeven op de waterbalans en de grondwaterstanden vóór, tijdens en na de uitvoering van de tunnels. Verder is vanuit de omgeving van de Schinkelbruggen duidelijk aangegeven dat omwonenden door de kap van de bomen langs de A10 meer geluidsoverlast ervaren. In maart van dit jaar hebben Zuidasdok en ZuidPlus samen een toelichting gegeven op het aspect geluid tijdens de uitvoering en in de eindsituatie van het project bij de algemene ledenvergadering van de vereniging Woonschepen Zuid. Daarnaast is er ook een gezamenlijke presentatie gehouden

over het project en de specifieke werkzaamheden aan de A10-West tijdens een netwerkborrel van bedrijventerrein Schinkel. Zuidasdok heeft een vergelijkbare presentatie tijdens een ledenvergadering van de ondernemersvereniging Osdorpplein (Amsterdam Nieuw-West) gegeven.

Aanvullend hebben Zuidasdok en ZuidPlus met vertegenwoordigers van tennisvereniging Joy Jaagpad gesproken over de effecten van de bomenkap, mogelijke hinder tijdens de bouwwerkzaamheden en het nieuwe wegontwerp ter hoogte van hun vereniging in de eindsituatie.

Tot slot heeft gemeente Amsterdam - naast project Zuidasdok - een aantal kleinschalige ontwikkelingen in het gebied aan de noordwestkant van de Nieuwe Meer gepland. Daarom vinden er door gemeente, ZuidPlus en Zuidasdok samen gesprekken met betrokken partijen plaats.

Participatieopgaven
Het participatieproces Zuidcirkel over het eindbeeld van de afwerking van de noordoostelijke oksel van knooppunt De Nieuwe Meer is opgestart. Het eerste gesprek heeft plaatsgevonden.

5.2 Raakvlakprojecten

Werkterreinen
Gemeente Amsterdam heeft vorig jaar de wens geuit om een hulpwarmtecentrale (HWC) te realiseren op het terrein van de Sporendriehoek, dat als werkterrein bestemd is voor ZuidPlus. Door het vinden van een tweetal alternatieve locaties voor ZuidPlus (de Oude Haagseweg en de Riekerweg) is er ruimte in de Sporendriehoek gecreëerd voor de realisatie van de HWC. De extra inrichtingskosten van betreffende alternatieve locaties die door ZuidPlus gemaakt moeten worden zijn voor rekening van gemeente Amsterdam. Voor het tweetal alternatieve locaties is een omgevingsvergunning verleend. Volgens het principe 'just-in-time' is besloten om de bomenkap tot het volgend kapseizoen uit te stellen. Inmiddels is NUON begonnen met de voorbereidende werkzaamheden voor de hulpwarmtecentrale in de Sporendriehoek.

Uitvoeringsraakvlakken Zuidas
Met Zuidas zijn nadere afspraken gemaakt over de uitvoerings- en ontwerpraakvlakken tussen het project en de vastgoedontwikkeling in het Zuidas-gebied voor de realisatie van het kantoor van EMA, The Valley, Hourglass, kavelontwikkeling 6/7 bij het Beatrixpark en het bouwrijp maken van de Eduard van Beinumstraat in verband met de ontwikkeling van 2Amsterdam. Ook zijn verkennende gesprekken gevoerd over de raakvlakken als gevolg van de mogelijke uitbreiding van het gebouw Tripolis, de ontwikkelingen in de Kop van de Zuidas en over de Boogkavel (waar nu de padelbanen zijn gevestigd ter hoogte van de Parnassusweg).

5.3 Flankerende maatregelen

Zuidas Bereikbaar en Amsterdam Bereikbaar
In juli 2017 hebben projectorganisatie Zuidasdok en Zuidas het initiatief genomen voor het programma Zuidas Bereikbaar. Het programma is bedoeld om intern en extern de verbinding te leggen tussen alle bereikbaarheidsinitiatieven en om regie te voeren op de bereikbaarheid van de Zuidas.

Samenhang met Amsterdam Bereikbaar.
Het project Zuidasdok is al vanaf het begin van het project betrokken bij Amsterdam Bereikbaar. Doel van Amsterdam Bereikbaar is het delen van informatie en planningen en afstemmen over hinder met aanpalende projecten zoals Amstelveen Noord, N200/West, Oost/Piet Heintunnel. Verder neemt Zuidasdok deel aan de communicatiewerkgroep van Amsterdam Bereikbaar en aan de werkgroep Monitoring en Evaluatie.

Bereikbaarheidsstrategie & maatregelen
De opgave is om 1.500 auto's in beide richtingen (dus totaal 3.000 auto's) op de A10 Zuid tijdens de spits te onttrekken. Uit de mogelijke bereikbaarheids-maatregelen is een selectie gemaakt van kansrijke maatregelen:

- *Gepersonaliseerde reisinformatie*
  Dit betreft reisadvies en informatie; multimodaal (combinatie van diverse wijzen van transport) en gepersonaliseerde reisinformatie voor alle modaliteiten via veelgebruikte apps. Dit project wordt in samenwerking met het RWS-project Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) uitgevoerd met als doel om de hinder(beleving) bij reizigers tijdens de uitvoering van de twee projecten zoveel mogelijk te beperken. In het eerste kwartaal van 2019 vond de gezamenlijke marktuitvraag plaats. Gunning is voorzien eind 2019;
- *Fietscampagne*
  Het contract voor de fietsstimuleringscampagne is eind maart 2019 gegund. Doel van deze campagne is om de druk op de A10-Zuid en het stedelijk wegennet te verminderen door forenzen te verleiden over te stappen van de auto op de fiets. Omdat de herijkingsfase langer duurt dan voorzien, en daardoor ook het ontstaan van merkbare hinder later zal optreden is besloten de mijlpalen voor de te behalen spitsmijdingen een jaar op te schuiven. Naast deze spitsmijdingen wordt de aanbieder geacht een businesscase te ontwikkelen om de dienstverlening na 2021 zelfstandig voort te zetten;
- *P+R-locaties*
  Gegeven de ontstane situatie van het project worden de voorbereidingen op dit onderdeel tegen het licht gehouden en waar nodig opgeschort.

Verkeers- en mobiliteitsmanagement
Ter voorbereiding op de weekendafsluitingen van de A10-Zuid (Zuidbaan in oostelijke richting) in verband met de werkzaamheden aan station Zuid is in overleg met Stadsregisseur en Rijkswaterstaat besloten om de weekendafsluiting van de A10 Zuid vanaf knooppunt Badhoevedorp te laten beginnen – in plaats van

vanaf knooppunt De Nieuwe Meer – in verband met de zorgen over de bereikbaarheid op het stedelijk wegennet. Met alle evenementenorganisaties is nauw contact geweest over de in- en uitstroom tijdens de evenementen en de raakvlakken met Zuidasdok en over de communicatie met bezoekers.
De afsluiting heeft tot weinig klachten geleid van gebruikers en omgeving. De politie heeft hierbij uitstekend werk verricht voor de verkeersafwikkeling.

De Amstelveenlijn (metrolijn 51) is per 3 maart vanaf station Amsterdam-Zuid richting Amstelveen buiten dienst gesteld en vervangen door buslijn 55.

Bereikbaarheidscommunicatie in 2019
Voor de hinderweekenden van Zuidasdok is in nauwe afstemming met Rijkswaterstaat, NS, ProRail en GVB een gezamenlijke communicatieaanpak ingezet.

5.4 Gezamenlijke communicatie Zuidas en Zuidasdok
Projectorganisatie Zuidasdok en Zuidas treden sinds begin 2016 voor de gebiedscommunicatie gezamenlijk naar buiten onder de naam Amsterdam Zuidas. De publiekscontacten verlopen via het gezamenlijk loket 'Amsterdam Zuidas Informatiecentrum'.

Amsterdam Zuidas Informatiecentrum / '1 loket'
In het eerste half jaar van 2019 zijn er 1.158 vragen, meldingen en klachten binnengekomen via mail, website of telefoon. Er is 1.379 keer gebeld op het 0800-nummer. Er zijn 105 groepen ontvangen en 1.634 individuele bezoekers geteld. In totaal heeft het informatiecentrum Amsterdam Zuidas in het WTC de afgelopen periode 2.856 bezoekers ontvangen.

Op 15 juni werd andermaal deelgenomen aan de Dag van de bouw. We mochten het recordaantal van ruim 5.000 bezoekers ontvangen en dankzij de bereidwillige medewerking van de aannemerij, waaronder ZuidPlus, werd het een zeer geslaagde dag.

Website, sociale media en online participatie
In totaal trok Zuidas.nl de eerste helft van 2019 163.815 unieke bezoekers.
Dit is voornamelijk te danken aan de berichtgeving rondom Zuidasdok en de hinderweekenden voor de werkzaamheden aan station Zuid. Het verkeer dat via de social-mediakanalen naar Zuidas.nl is gekomen betrof in het afgelopen halfjaar 25.179 unieke bezoekers.

5.5 Publiekscommunicatie

In de eerste helft van 2019 stond de publiekscommunicatie Zuidasdok vooral in het teken van de volgende ontwikkelingen:

Werkzaamheden april, mei en juni
De werkzaamheden van Zuidasdok in het eerste en tweede kwartaal 2019 zijn bekend gemaakt via een huis-aan-huisbrief, ZuidPlus-omgevingsmails, sociale media en vele artikelen op zuidas.nl. Naast de werkzaamheden voor het opkomstgebouw en de bomenkap, is veel aandacht uitgegaan naar de weekendwerkzaamheden. Op de homepage is voor de weekendwerkzaamheden een prominente vaste plek gecreëerd.

Bomenkap
De omgeving is geïnformeerd over de bomenkap in het seizoen 2018/2019, de onterechte bomenkap bij de Schinkelbrug en het uitstel van bepaalde locaties naar volgend seizoen.

Streets of the World
Op 7 maart is de foto-expositie 'Streets of the World' geopend op de bouwschuttingen van het werkterrein aan de Arnold Schönberglaan. Naast de foto-expositie is op de kopse zijden aan het Mahlerplein en de Parnassusweg ruimte gecreëerd voor projectinformatie. De invulling van deze eerste bouwschutting is in samenwerking met Hello Zuidas tot stand gekomen.

Publieksbijeenkomsten
In maart heeft Zuidasdok samen met ZuidPlus twee informatiebijeenkomsten georganiseerd om de omgeving te informeren over de weekendwerkzaamheden in mei en juni.

5.6 Media-analyse

In het afgelopen halfjaar werd de berichtgeving over Zuidasdok vooral gedomineerd door nieuws over de vertraging in de herijkingsfase, de afsluitingen en weekendwerkzaamheden bij station Zuid en de berichtgeving over het besluit dat ZuidPlus in juni nam over de demobilisatie van haar organisatie.

Bijlagen

1. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Zuidasdok

	Bedragen in € x 1.000				Bijdragen aan budget					
VTW-nr.	Mutatie	Datum besluit	Soort mutatie	Prijspeil	Rijk	Adam	SRA	PNH	Derden	Totaal
	BOK 9-7-2012	*9-7-2012*	*baseline*	*2011*	*979.000*	*201.000*	*130.000*	*75.000*		***1.385.000***
	IBOI 2012 (1,89476%)	1-7-2012	indexering	2012	18.550	3.808	2.463	1.421		26.242
	IBOI 2013 (1,659078%)	1-7-2013	indexering	2013	16.486	3.386	2.190	1.268		23.331
	IBOI 2014 (1,21%)	1-7-2014	indexering	2014	11.900	2.485	1.591	940		16.916
	BOK 9-7-2012 op prijspeil 2014			*2014*	*1.025.936*	*210.680*	*136.244*	*78.629*		***1.451.489***
	TEN-T planuitwerking (EU)	3-12-2013	extra bijdrage	2013					2.500	2.500
4	VTW HTV5 Amstelveen	2-7-2014	scopewijziging	2014			1.568			1.568
9	VTW overdracht VU/Boelelaan	2-7-2014	scopewijziging	2014			-580			-580
3a	VTW Brittenpassage (NS)	2-7-2014	scopewijziging	2014					26.000	26.000
1	VTW verplaatsing relaishuis20 OVSAAL	2-7-2014	scopewijziging	2014						0
-	Projectorganisatiekosten Knooppunten	16-12-2014	overheveling	2014	40.304					40.304
-	Compensatie GF i.v.m. BCF	16-12-2014	BO afspraak	2014		-4.390				-4.390
-	Piet Kranenbergpad	16-12-2014	scopewijziging	2014						0
3b	Liften Brittenpassage	16-12-2014	scopewijziging	2014						0
6	VTW bus en tramhalte Strawinskylaan	16-12-2014	scopewijziging	2014		2.850				2.850
7	VTW definitieve toegang SET-gebouw	16-12-2014	scopewijziging	2014		600				600
8a	VTW keerlus tram dak zuidelijke tunnel	16-12-2014	scopewijziging	2014			9.225			9.225
5	VTW verbrede Minervapassage (NS)	16-12-2014	scopewijziging	2014					33.400	33.400
10	VTW vervallen toerit S110	16-12-2014	scopewijziging	2014						0
11	VTW aansluiting S108-Zuid	16-12-2014	scopewijziging	2014						0
12	VTW aanpassing eisen noordelijke tunnel	16-12-2014	scopewijziging	2014						0
	Bestuurlijk Overleg 16-12-2014 (subtotaal)	*16-12-2014*	*baseline*	*2014*	*1.066.240*	*209.740*	*146.456*	*78.629*	*61.900*	***1.562.965***

Zuidas dok

Bedragen in € x 1.000

VTW-nr.	Mutatie	Datum besluit	Soort mutatie	Prijspeil	Bijdragen aan budget					
					Rijk	Adam	VRA	PNH	Derden	Totaal
	Bestuurlijk Overleg 16-12-2014 (subtotaal)	*16-12-2014*	*baseline*	*2014*	*1.066.240*	*209.740*	*146.456*	*78.629*	*61.900*	***1.562.965***
8b	VTW keerlus tram dak zuidelijke tunnel versie 2	23-4-2015	scopewijziging	2014			94			94
13	VTW bovenwettelijke geluidsschermen	3-6-2015	scopewijziging	2014						0
15	VTW (CADO's) Uitwisseling rijstroken voor tunnel i.v.m. onderhoud en calamiteiten	3-6-2015	scopewijziging	2014						0
16	VTW Robuustheidsmaatregelen S108 Zuid	3-6-2015	scopewijziging	2014						0
17	VTW Keerlus tram 4	3-6-2015	scopewijziging	2014						0
18	VTW robuustheidsmaatregelen tram	3-6-2015	scopewijziging	2014		235	4.465			4.700
19	VTW Regelbaarheid kruispunten S108/S109	3-6-2015	scopewijziging	2014						0
	IBOI 2015 (0,384%)	1-7-2015	indexering	2015	3.902	766	535	302	26	5.531
	Totaal per 30-06-2015		*stand Q2-2015*	*2015*	*1.070.142*	*210.741*	*151.551*	*78.931*	*61.926*	***1.573.290***
20	VTW configuratie metrosporen	24-9-2015	scopewijziging	2015		171	3.249			3.420
21	VTW aansluiting ProRail beleidskader Outillage	24-9-2015	scopewijziging	2015					712	712
-	Teruggaaf BTW 2012-2013	8-12-2015	ontvangst derden	2015					345	345
-	ABN Amro t.b.v. gebruik werkterrein Fietsparkeergarage Mahlerplein	17-12-2015	ontvangst derden	2015					90	90
	Totaal per 31-12-2015		*stand Q4-2015*	*2015*	*1.070.142*	*210.912*	*154.800*	*78.931*	*63.073*	***1.577.858***
22	VTW Voorinvestering 5e en 6e spoor	17-02-2016	scopewijziging	2015	3.750					3.750
23	VTW Voorinvestering daklaan	17-02-2016	scopewijziging	2015		1.298				1.298
24	VTW Aanvullende geluidsmaatregelen	17-02-2016	scopewijziging	2015		3.576				3.576
25	VTW Calamiteiten Opstelplaats	17-02-2016	scopewijziging	2015	1.200					1.200
27	VTW geluidscherm en lay-out keersporen	17-02-2016	scopewijziging	2015						0
28	VTW Fietsroute over de Amstel	17-02-2016	scopewijziging	2015		70	70			140
30	VTW fietsverwijssysteem Mahlerplein	11-5-2016	scopewijziging	2015		240	80			320
	IBOI 2016 (0,191%)	1-7-2016	indexering	2016	1.852	370	271	151	314	2.958
	Totaal per 1-7-2016		*Stand Q2-2016*	*2016*	*1.076.944*	*216.466*	*155.221*	*79.082*	*63.387*	***1.591.100***
31	VTW kruising S108 Noord en Zuid	26-10-2016	scopewijziging	2016						0
~~32~~	~~VTW Daklaan~~ **(teruggetrokken door gem. Amsterdam op 10-5-2017)**	~~26-10-2016~~	~~scopewijziging~~	~~2016~~						
	Totaal per 31-12-2016		*Stand Q4-2016*	*2016*	*1.076.944*	*216.466*	*155.221*	*79.082*	*63.387*	***1.591.100***
35	Extra sloopkosten tijdelijke maatregelen ProRail station Zuid	15-2-2017	meerkosten	2017					n.t.b.	n.t.b.
	IBOI 2017 (1,15%)	1-7-2017	indexering	2017	11.232	2.275	1.629	909	1.001	17.046
	Totaal per 30-06-2017		*Stand Q2-2017*	*2017*	*1.088.176*	*218.741*	*156.849*	*79.991*	*64.388*	***1.608.146***
33 34 36 37	Totaal VTW's Q4-2017: (33) Waterbergende voorziening stationsgebied (34) Commerciële voorzieningen zuidzijde OV-Carre + voorinv. 5e en 6e spoor (36) Uitbreiding fietsparkeervoorz. Parnassusweg + voorinv. 5e en 6e spoor (37) vervallen scope Keersporen Diemen	27-9-2017	scopewijziging	2017			7.600		7.521	15.121
	Totaal per 31-12-2017		*Stand Q4-2017*	*2017*	*1.088.176*	*218.741*	*164.449*	*79.991*	*71.909*	***1.623.267***
	IBOI 2018 (1,5257%)	1-7-2018	indexering	2018	14.157	2.782	1.995	1.220	1.015	21.170
	Totaal per 30-6-2018		*Stand Q2-2018*	*2018*	*1.102.334*	*221.523*	*166.444*	*81.212*	*72.924*	***1.644.437***
	IBOI 2019 (2,02%)	1-7-2019	Indexering	2019	18.053	3.453	2.607	1.640	1.481	27.235
	Totaal per 30-06-2019		*Stand Q2-2019*	*2019*	*1.120.387*	*224.977*	*169.051*	*82.852*	*74.405*	***1.671.671***

2. Mutatieoverzicht scope en projectbudget Knooppunten

Bedragen in € x 1.000

VTW-nr.	Mutatie	Datum besluit	Soort mutatie	Prijspeil	Bijdragen aan budget: Rijk	A'dam	VRA	PNH	Derden	Budget
	BOK 9-7-2012	*9-7-2012*	*baseline*	*2011*	***320.378***					***320.378***
	IBOI 2012 (1,89476%)	1-7-2012	indexering	2012	6.070					6.070
	IBOI 2013 (1,659078%)	1-7-2013	indexering	2013	5.416					5.416
	IBOI 2014 (1,21%)	1-7-2014	indexering	2014	4.003					4.003
	BOK 9-7-2014			*2014*	***335.867***					***335.867***
	Projectorganisatiekosten Knooppunten	16-12-2014	overheveling	2014	-40.304					-40.304
	Bestuurlijk Overleg 16-12-2014	*16-12-2014*	*baseline*	*2014*	***295.563***					***295.563***
14	VTW optimalisatie vluchtstroken	3-6-2015	scopewijziging	2014	0					0
	IBOI 2015 (0,384%)	1-7-2015	indexering	2015	1.135					1.135
	Totaal per 31-12-2015		*stand Q4-2015*	*2015*	***296.698***					***296.698***
24	VTW Aanvullende geluidsmaatregelen knooppunten	17-2-2016	scopewijziging	2015		567				567
29	VTW Aanvullende geluidsmaatregelen Schinkelbruggen		scopewijziging	2015	0					0
	Totaal per 31-12-2015		*stand Q4-2015*	*2015*	***296.698***	***567***				***297.265***
	IBOI 2016 (0,191%)	1-7-2016	indexering	2016	566					566
	Totaal per 31-12-2016		*stand Q4-2016*	*2016*	***297.264***	***567***				***297.831***
	IBOI 2017 (1,15%)	1-7-2017	indexering	2017	3.394					3.394
	Totaal per 31-12-2017		*stand Q4-2017*	*2017*	***300.658***	***567***				***301.225***
	IBOI 2018 (1,5257%)	*30-6-2018*	indexering	2018	4.224					4.224
	Totaal per 30-6-2018		*stand Q2-2018*	*2018*	***304.882***	***567***	***0***	***0***	***0***	***305.449***
	Totaal per 31-12-2018		*Stand Q4-2018*	*2018*	***304.882***	***567***	***0***	***0***	***0***	***305.449***
	Verkoop woonboot	28-2-2019	Ontvangst derden	2019					122	122
	IBOI 2019 (2,02%)	1-7-2019	Indexering	2019	5.431	28				5.459
	Totaal per 30-06-2019		*Stand Q1-2019*	*2018*	***310.313***	***595***	***0***	***0***	***122***	***311.030***

Financiering